



# STRATEGI FOR ET GODT PERSONVERN I SAMFERDSELSSEKTOREN

Desember 2017



Datatilsynet



## Innhold

---

<b>Innledning .....</b>	<b>4</b>
<b>Datatilsynets mål .....</b>	<b>5</b>
<b>Prioriterte områder innen sektoren .....</b>	<b>7</b>
Veipricing .....	7
Tilkoblede kjøretøy .....	8
Kollektivtransport .....	9

---

## Innledning

---

Registrering av hvor den enkelte beveger seg er et inngrep i den enkeltes personvern. Det skjer en til dels en omfattende registrering av oss når vi ferdes ved hjelp av fly, tog, buss, bane, ferje og bil. Dette skjer via elektroniske løsninger som e-billettering, automatiske bomstasjoner og ulike former for skiltavlesning.

Smarte byer og intelligente transportsystemer (ITS) gir nye utfordringer for personvernet. De ulike områdene innenfor sektoren griper inn i og samhandler med hverandre mer og på nye måter. Det er også samhandling med andre sektorer.

I mai 2018 innføres det et nytt personvernregelverk i hele Europa. Dette vil selvsagt få konsekvenser for samferdselssektoren og Datatilsynets prioriteringer. Ikke minst det faktum at rettighetene til det enkelte individ utvides og styrkes vil få betydning for alle aktører i sektoren.

Vi mener at det er et særlig stort potensiale innenfor samferdselsområdet for å benytte teknologien og framveksten av nye digitale løsninger og tjenester til personvernets beste, samtidig som de funksjonelle behovene ivaretas. Derfor er det viktig å ha en aktiv dialog med de sentrale aktørene slik at ny teknologi blir tatt i bruk på en god måte.

Datatilsynet vil arbeide for at registreringen av folks ferdsel begrenses til det nødvendige, og at når det skjer en registrering gjøres det så lite inngripende som mulig. Dette skal vi blant annet gjøre ved å kjenne til etableringen av nye prosjekter, sørge for at vi har tilstrekkelig kontakt med de sentrale aktørene, og bidra til at nye tiltak utformes på en personvernvennlig måte.

De viktigste aktørene innenfor denne sektoren er offentlige myndigheter slik som Samferdselsdepartementet, Statens Vegvesen, luftfartsmyndighetene, sjø- og havnemyndighetene, jernbanemyndighetene, kommunene og fylkeskommunene. Det er også en rekke private aktører slik som Ruter, NSB og andre lokale kollektivtransportaktører, flyselskaper, båt- og fergeselskaper og bomveiselskap for å nevne noen.

---

## Datatilsynets mål

---

I Datatilsynets overordnede strategi for 2018-2020 er det satt fem overordnede mål. To av disse er særlig relevante for vårt arbeid med samferdselssektoren:

---

**Datatilsynet skal arbeide for å fremme personvernvennlig digitalisering, innovasjon og utvikling.**

---

Bruk av stordata kan bidra til å løse en rekke av utfordringene samfunnet står overfor. Samtidig utfordrer bruken av stordata grunnleggende personvernrettigheter. Å lage løsninger som muliggjør utnyttelse av store datamengder, samtidig som personvernulempene for enkeltindividet reduseres mest mulig, vil bli enda viktigere fremover.

---

**Datatilsynet skal arbeide for at virksomheter blir kompetente, forstår viktigheten av godt personvern og etterlever regelverket.**

---

Det nye personvernregelverket legger mer av ansvaret for å ivareta personvernet på en god måte over på virksomhetene. For å kunne ta dette ansvaret og etterleve regelverket, er virksomhetene avhengige av å ha tilstrekkelig kompetanse. De må forstå hvorfor og hvordan personvern er viktig for både virksomheten selv og enkeltpersonene de har opplysninger om.

---

## Datatilsynets mål for sektoren

For å bygge opp under de overordnede målene, har vi satt oss følgende målsettinger for samferdselssektoren:

Vi skal jobbe for

- at den enkelte skal kunne bevege seg og foreta reiser uten at det blir foretatt unødvendige registreringer
- at aktørene i sektoren aktivt benytter teknologien til å ivareta personvernet fremfor å utfordre det
- at innebygd personvern og personvern som standardinnstilling kommer på plass i sektoren
- dataminimalisering der det er nødvendig å registrere data om ferdsel som kan knyttes til individer ut fra viktige samfunnsinteresser eller berettigede private eller kommersielle interesser
- åpenhet og informasjon om hvordan personopplysninger lagres ved ferdsel i samfunnet
- god og dokumentert informasjonssikkerhet i alle informasjonssystemer som registrerer data om ferdsel som kan knyttes til enkeltindivider

For å nå disse målene skal vi

- være en tydelig stemme i den offentlige debatten for dataminimalisering, åpenhet, informasjonssikkerhet, innebygd personvern og personvern som standardinnstilling innenfor samferdsel
  - bidra til å løfte frem kompetanse om god bruk av teknologi, og jobbe for at aktørene selv utreder hvordan teknologi kan benyttes for å ivareta personvernet i sektoren
  - være med i utvalg og råd hvor vi kan påvirke fremtidens løsninger for intelligente transportsystemer slik at disse utvikles på en personvernvennlig måte
  - møte viktige beslutningstakere i samfunnet slik som politikere, myndigheter, interesseorganisasjoner og store aktører i bransjen
  - gi høringsuttalelser til regelverksforslag som har personvernkonsekvenser innenfor samferdselssektoren
  - drive informasjonsarbeid og veiledning overfor offentlige og private aktører som jobber med samferdselsspørsmål
-

## Prioriterte områder innen sektoren

---

For Datatilsynet vil det selvsagt være viktig å være oppmerksom på og være tilstede på alle områder innen samferdselssektoren. Vi velger likevel å trekke frem tre områder som vi mener blir særlig strategisk viktige i nærmeste framtid:

- Veiprisning
- Tilkoblede kjøretøy, inklusivt autonome kjøretøy
- Kollektivtransport

Alle våre prioriterte områder er, eller vil bli, en del av det som kan omtales som «smarte samfunn». Derfor er det viktig for oss at vi sammen med aktørene klarer å se de prioriterte områdene i dette perspektivet.

### Veiprisning

Formålet med veiprisning er å kreve betalt for ferdsel langs veiene, ikke å registrere personopplysninger. Derfor bør det arbeides aktivt for å lage løsninger som sikrer forsvarlig innkreving av betaling – med best mulig personvern.

Fremtidens veiprisning vil være betydelig mer differensiert enn det vi kjenner i dagens veiprisningssystem. Den vil bli basert på hvor mye, når og hvor bilen kjører – og ikke ut fra standardiserte satser. Det vil også komme miljødifferensiert betaling der veiprisning tar utgangspunkt i miljøbelastningen kjøretøyet representerer.

#### Vi mener

- at morgendagens løsninger for betaling for ferdsel langs vei bør innrettes slik at det samles inn minimalt med informasjon om kjøretøyets bevegelser. Dette kan gjøres enten ved tiltrodde betalingsløsninger hvor «kjøretøyet» betaler digitalt og uten registrering av personopplysninger fortløpende mens det kjører, eller ved hjelp av ombordløsninger hvor detaljinformasjon om ferdsel aldri forlater kjøretøyet. Det er sektorens ansvar å komme frem til gode løsninger her, men Datatilsynet skal bidra til dette.
  - at det ikke er grunnlag for å kreve bokføring av den enkelte bomplassering. Dersom noen personopplysninger må lagres for bokføring, må disse lagres klart adskilt fra data som brukes til rutinemessig fakturering.
  - at bruk av innsamlet data til annet enn veiprisning må baseres på informert og frivillig samtykke
-

### Vi vil spesielt jobbe for

- at innebygd personvern kommer inn i alle nye løsninger og også i eksisterende når de utvides til nye formål
- at løsninger for tiltrodd betaling langs vei og om bord-løsning utredes snarest slik at disse blir vurdert som reelle alternativer i det videre arbeidet med veiprising
- at veiprisingsystem designes slik at historikk slettes så snart betaling er utført

### Tilkoblede kjøretøy

Tilkoblede kjøretøy sender og mottar informasjon til og fra leverandører, forsikringselskaper, utstyr i veikanten, andre kjøretøy og så videre. En viktig og voksende gruppe er kjøretøy som blir mer og mer autonome. Autonome kjøretøy vil si kjøretøy som helt eller delvis styrer seg selv etter forhåndsprogrammerte algoritmer. Graden av autonomi i et kjøretøy er delt inn i fem kategorier. Vi er i dag (2017) på autonomnivå 2 av 5.

Autonomnivåene:

- 0 – Ingen automasjon
- 1 – Førerassistanse
- 2 – Delvis automatisering
- 3 – Automasjon under visse omstendigheter
- 4 – Høy automasjon
- 5 – Full automasjon

Det vil foregå en betydelig innsamling av data, inkludert personopplysninger, for å kunne klatre oppover i autonomnivåene.

Autonome kjøretøy vil være et viktig element i utformingen av framtidens smarte byer og smarte samfunn. Det er derfor viktig å tenke langsiktig når man skal gjøre vurderinger for personvernet knyttet opp mot autonome kjøretøy. Smarte byer og smarte veier innebærer en betydelig utveksling av personopplysninger mellom forskjellige aktører og utstyr fra forskjellige områder.

---



### Vi mener

- at det må skapes bevissthet om krav til forutberegnelighet og gjennomsiktighet for hvilke data som samles inn og hva de brukes til, også i testfaser
- at det er viktig, også i framtiden, å sikre sporfrie løsninger når identifisering ikke er nødvendig
- at sekundærbruk av informasjon fra kjøretøyet til formål slik som forskning, utvikling og oppfølging av hendelser, må være basert på medbestemmelse, relevans, dataminimalisering og riktighet
- at åpenhet, samt tydelige regler og avtaler, er svært viktig når personopplysninger skal deles og utveksles mellom ulike formål og aktører

### Vi vil spesielt jobbe for

- å spre kunnskap om dataminimalisering, innebygd personvern, personvern som standardinnstilling og informasjonssikkerhet
- at det ikke registreres unødvendig kjørehistorikk ved «normal ferdsel»
- full åpenhet om automatiserte avgjørelser og beslutningsgrunnlag (data og algoritmer)

## Kollektivtransport

Kollektivbransjen har utarbeidet en bransjenorm for elektronisk billettering (e-billettering). Normen forplikter hele bransjen til å tilby e-billetter som gir godt personvern for de som reiser. I normen er det stilt krav til at ferdsel uten registrering skal være mulig for kollektivreisende som ønsker dette.

Det er viktig at det ved bruk av apper brukes innebygd personvern og at det mest personvernvennlige alternativet settes som standard. Det finnes flere forskjellige mobilløsninger som håndterer personopplysninger på ulike måter, men felles for dem alle er at håndteringen av personopplysninger er en utfordring.

Fremtidens smarte byer og samfunn vil innebære skreddersydde og smarte løsninger for persontransport, slik som autonome selvkjørende busser. Her vil det bli behov for betydelig utveksling av personopplysninger mellom forskjellige aktører fra forskjellige områder. Hvordan prissetting av kollektivreiser vil skje i fremtiden er uvisst, men det er godt mulig at det vil bli basert på reise- og bevegelsesmønster som igjen vil føre til ytterligere innsamling og deling av personopplysninger. Det er derfor viktig å tenke langsiktig med hensyn til personvern når man utformer nye løsninger.

---

### Vi mener

- at det er viktig, også i framtiden, å sikre sporfrie løsninger når identifisering ikke er nødvendig
- at det er viktig at bransjen jobber med videreutvikling av bransjenormer med utgangspunkt i personvernforordningen
- at kartleggingen av reisemønster må begrenses og at den er basert på samtykke der det er nødvendig
- at billettsystem må designes slik at historikk slettes så snart betaling er utført og reisen gjennomført
- at bruk av innsamlet data til andre formål må baseres på informert og frivillig samtykke
- at åpenhet, samt tydelige regler og avtaler, er svært viktig når personopplysninger skal deles og utveksles mellom ulike formål og aktører

### Vi vil spesielt jobbe for

- å få innebygd personvern i løsningene
  - å skape tett og god dialog med bransjen slik at teknologiutviklingen ikke medfører dårligere, men bedre personvern
  - å fremme viktigheten av tilstrekkelig sikkerhet for å ivareta grunnleggende personvernhensyn i ulike billettløsninger
-





**Besøksadresse:**

Tollbugata 3, 0152 Oslo

**Postadresse:**

Postboks 8177 Dep.,  
0034 Oslo

[postkasse@datatilsynet.no](mailto:postkasse@datatilsynet.no)

Telefon: +47 22 39 69 00

[datatilsynet.no](https://www.datatilsynet.no)

[personvernbloggen.no](https://www.datatilsynet.no/personvernbloggen)